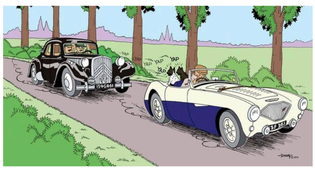

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Kontynentalny luksus

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024 | 0 komentarzy

W drugiej połowie lat 30-tych w USA zaczęto zamykać małe montownie, z których znaczna część produkowała nie małe i tanie pojazdy a luksusowe, dostępne tylko dla bogaczy i celebrytów. Po tym jak zniknął Duesenberg, Auburn i Cord tylko „Wielka Trójka" miała na tyle znaczący dochód aby utrzymać się na rynku. Niestety, seryjna produkcja prawie wykluczała spełnienie każdej zachcianki klienta, który jak wszyscy nuworysze, był bardzo wybredny. Oznaką nowych czasów było to, że wycofywano z użycia drogie w produkcji silniki 16 – cylindrowe zastępując je głównie 8 – cylindrowymi.

Amerykańscy celebryci nie mieli w czym wybierać. Mogli sprowadzić pojazd drogiej marki z Europy, ale te dla nich albo były za małe albo za słabe. Tę lukę postanowił wykorzystać Ford – Edsel Ford, który miał już wtedy wolną rękę i nie był, jak jeszcze 10 lat wcześniej, uzależniony od decyzji ojca. Wraz z zespołem najlepszych techników Forda i znakomitym projektantem – Eugenem T. Gregorie zbudował samochód spełniający wszystkie potrzeby zamożnych młodych ludzi, którzy zamiast korzystać z usług szofera, chcieli sami prowadzić.

Edsel Ford (1893-1943)

Źródło: now.lincoln.com

Prace trwały od połowy 1938 roku i zostały zakończone już w marcu następnego roku. Założenia konstrukcyjne były następujące – mocny silnik, duże drzwi i najlepsze materiały wykończeniowe. Układ jezdny miał zapewnić bezpieczeństwo przy prędkościach dochodzących do 100 MPH a jednocześnie zapewnić komfort największych limuzyn koncernu Forda. Pierwszy prototyp trafił w ręce Edsela. Służył mu jako pojazd do „lansu" po najmodniejszych miejscach. W ten sposób zebrano pierwsze opinie i pojawili się pierwsi klienci.

Kto, jeżeli nie sam Edsel, wówczas młody i znany playboy, lepiej zareklamowałby ten model? W końcu znany był jako bohater rubryk w wielu amerykańskich plotkarskich gazetach. Zatem w wiosenny weekend wybrał się gotowym prototypem na Florydę, gdzie świetnie się bawił w towarzystwie znanych nazwisk ówczesnego kina i życia towarzyskiego. To właśnie na ich opinię liczył Edsel, bo to oni mieli kupić nowy model. Przyszli klienci nie kryli zachwytu nowym modelem. Porównywali go do najlepszych europejskich marek.

> **Podobne teksty: Klasyczne blaszaki**

Choć Continental miał wiele mechanizmów wspólnych z limuzyną Zephyr – był bardziej elegancki, przez co celebryci niemal od razu zapragnęli go mieć. Samochód był bardzo wygodny i łatwy w prowadzeniu a silnik 12 – cylindrowy o pojemności 292 cali (4,8 litra) był gwarancją dobrych osiągów. Samochód mierzył całe 5,33 m długości i ważył (w zależności od wyposażenia) od 1800 do 2000 kg. Rozstaw osi wynosił 125 cali czyli 3,175 m. Continental oferował luksus w pełnym wymiarze i … po znacznej cenie, ale to klientom ani trochę nie przeszkadzało.

Lincoln Continental – prototyp z 1939 r.

Źródło: Lincoln&Continental Owners Club

Karoserię produkcyjnej wersji Continentala zdobiły chromy oraz obudowa koła zapasowego umieszczona na tylnej klapie. Początkowo dostępny był tylko kabriolet (później także jako coupe). Zachwyt przyjaciół Edsela przełożył się na znaczne zainteresowanie rynku, dla którego Continental był „produktem pierwszej potrzeby". Niestety, atak na bazę marynarki wojennej w Pearl Harbour wymusił zaprzestanie produkcji (trwała zaledwie 2 lata) a w miejsce Continentala Ford produkował pojazdy wojskowe. W latach 1942-1945 montowano krótkie serie ze zgromadzonych zapasów.

W modelach przeznaczonych na 1942 rok przeprowadzono wiele drobnych zmian, m.in. zwiększono długość do 5,54 m (większe zderzaki). Szerokość nadwozia zwiększono do 1,97 m a wysokość z 1,575 do 1,60 m. W „roku modelowym 1947" zmieniono również wzór osłony chłodnicy a w środku na desce rozdzielczej pojawiło się orzechowe drewno. Wokół reflektorów pojawiły się chromowane „śmigła". Niestety nowy wzór przodu nadwozia nie spodobał się klientom co ostatecznie przesądziło o spadku sprzedaży i decyzji o zakończeniu produkcji.

Continental z „roku modelowego 1947"

Źródło: Auto Week

Continentala pierwszej serii możemy podziwiać w „Ojcu Chrzestnym", gdzie niestety zostaje podziurawiony jak sito, podobnie jak jego właściciel. Istotnie, modele pierwszej serii cieszyły się popularnością na wysokich szczeblach mafijnych. Masywny i mocny Lincoln był stworzony do ucieczki przed stróżami prawa a jego ogromny silnik imponował mocą i przyspieszeniem (w zależności od rocznika 115-125 KM). Ostatnie sztuki pierwszej serii wyjechały poza bramy fabryki w 1948 roku a następca pojawił się dopiero 8 lat później.

> **Podobne teksty: Le Quement – reformator**

Samochód doczekał się kolejnych generacji, z których każda miała najbardziej charakterystyczną cechę pierwszego Continentala czyli nieco wystającą poza płaszczyznę klapy bagażnika obudowę koła zapasowego. Największe i najbardziej oryginalne serie Continentala przypadają na lata 60-te oraz na początek lat 70-tych, kiedy był wyposażany w duże V8 o pojemnościach ok. 7 dm^3 a wystrój wnętrza przypominał lokal sutenera. Auto nabrało lekkości dopiero w latach 80-tych a do jego napędu użyto ekonomicznych, ale nie powolnych silników 6 – cylindrowych.

Dziś Lincoln nie produkuje podobnego pojazdu a nowy Continental jest dużym sedanem z silnikiem Ecoboost. Zamiast tego celebryci wybierają duże SUV-y, które jeszcze lepiej świadczą o ich statusie materialnym (i o rozmiarze … ego). Widocznie Ford po marnej sprzedaży nowej generacji utrzymanego w stylu retro Thunderbirda (spokrewnionej z Jaguarem) boi się strat, ale czy taki model budowany jest z myślą o zysku, czy może dla utrzymania wysokiej pozycji marki? Obecną paletę Lincolna stanowią głównie SUV-y i crossovery i nie należy oczekiwać by ten stan się zmienił.

Visited 13 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: EdselFord, Ford, Lincoln, LincolnContinental, OjciecChrzestny

Nawigacja wpisu
← Klasyczne blaszaki | Tata „Dużego Fiata" →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkołemwtle
Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub | Skomentuj | 1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle @blog_hzkwt · Obserwuj

23.07.2026 Powrót | #historiazkołemwtle
Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda …

3:50 PM · 23 lip 2026

1 | Odpowiedz | Skopi…

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
Halo, dzwonię z samochodu
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Cytryna z krainy dyktatora
Alfred i jego bryki

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) Felieton (77) Ferrari (19) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (20) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Lincoln (6) Mercedes (27) mikroamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (13) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 201
Wszystkie wpisy: 585